TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 25 kwietnia 1934 r. | NR. 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

BONY FUNDUSZU INWESTYCYJNEGO

Jednym z etapów walki z ciężkiem położeniem gospodarczem kraju jest utworzenie Funduszu Inwestycyjnego (na mocy Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 27 października 1933 r. Dz. U. R. P. Nr. 85/1933, poz. 636), przeznaczonego na finansowanie celowych, z państwowego punktu widzenia, inwestycyj, a opartego na dochodach stąd płynących oraz na dotacjach Państwa.

Celem uruchomienia robót inwestycyjnych, Minister Skarbu wypuścił bezterminowe skrypty dłużne Skarbu Państwa na okaziciela pod nazwą „Bonów Funduszu Inwestycyjnego", sprzedawane przez wszystkie Kasy Skarbowe na terenie Rzeczypospolitej.

Wiele państw, wychodząc z analogicznych założeń, emitowało papiery o zbliżonym charakterze na dużo wyższe sumy, zasilając uzyskanym stąd kapitałem roboty publiczne, rozbudowane na wielką skalę.

Ustosunkowanie się społeczeństwa do takiej akcji jest we wszystkich tych państwach jaknajżyczliwsze; papiery cieszą się ogólnem zaufaniem i w życiu prywatnem traktowane są jako wygodny środek lokacyjny.

Do gestji bonów, w szczególności zaś rozprowadzenia ich w jaknajwiększej ilości w kraju oraz wytworzenia warunków, sprzyjających pozostaniu ich w obiegu, powołano do życia „Państwowy Syndykat Bonów Funduszu Inwestycyjnego" - Warszawa ul. Świętokrzyska 35, telef. 529-99 i 608-31.

Zamierzeniem Syndykatu jest objąć jedną wielką, wspólną akcją wszystkie jednostki gospodarcze, przedewszystkiem zaś przemysłowe i handlowe, które w codziennym, bezpośrednim kontakcie z ludnością mogą najłatwiej współdziałać w uświadomieniu jej, czem są bony Funduszu Inwestycyjnego i jak każdy, kupując je, płacąc niemi, przedewszystkiem jednak, przyjmując je w miejsce zapłaty - może przyczynić się do podniesienia ogólnego dobrobytu, nietylko nie ponosząc przy tem żadych ofiar, lecz zyskując jeszcze możliwość wygrania premji.

Nietrudno zresztą dostrzec, jak wiele korzyści przynieść musi posiadanie i rozpowszechnianie bonów. Jedne z korzyści tych, o charakterze *bezpośrednim* jasno wynikają z samych już cech bonów, które

posiadają 100%-owe zabezpieczenie majątkiem Państwa, są na żądanie wymieniane przez wszystkie Kasy Skarbowe na gotówkę,

są umarzane i premjowane w losowaniach, które odbywają się każdego tygodnia w ciągu całego roku. Bony, opatrzone wylosowanemi numerami, uznaje się za wylosowane we wszystkich wypuszczonych 10-ciu serjach. Ogółem zatem co tydzień wylosowuje się 70 bonów. Za bon wylosowany posiadacz otrzymuje nominalną jego wartość (25.- zł.) oraz premję w wysokości 75 zł. otrzymuje więc 100 złotych,

posiadają moc umarzania wszelkich zobowiązań wobec Skarbu Państwa, bez ograniczeń,

Inne korzyści o charakterze ogólno - społecznym, przeto raczej *pośrednim,* wynikają przez uruchomienie robót inwestycyjnych i temsamem podniesienie poziomu cywilizacyjnego kraju przez rozwinięcie systemu arteryj komunikacyjnych, pomnożenie ilości zakładów użyteczności publicznej itp. *zmniejszenie klęski bezrobocia,* ożywienie ruchu handlowego i przemysłowego przez podniesienie zdolności nabywczej społeczeństwa.

Oto argumenty, przemawiające za jaknajgorliwszem propagowaniem bonów, argumenty, jakie niewątpliwie użyte będą z dobrym wynikiem wobec każdego rozsądnie myślącego kupca

i które przekonają zkolei każdego klienta, że powszechne spopularyzowanie bonów, nie wymagając od nich żadnych wyrzeczeń, przyczyni się do złagodzenia obecnych trudości gospodarczych.

POŁĄCZENIA OKRĘTOWE GDYNI i DEZYDERATY EKSPORTU.

Bezpośredniem następstwem rozbudowy portu gdyńskiego i szybkiego wzrostu jego obrotów towarowych jest rozwój bezpośrednich połączeń okrętowych bądź to regularnych bądź też stałych, łączących port nasz z portami zagranicznemi.

O ile w pierwszym okresie istnienia portu, tj. do roku 1928 włącznie, rozwój połączeń okrętowych był bardzo słaby i trudno było skłonić poszczególnych armatorów do posyłania statków do Gdyni, to w latach następnych, od roku 1929 począwszy, kiedy obrót towarowy portu dosięgał już prawie 3.000.000 ton rocznie, sfery żeglugowe zaczęły wykazywać duże zainteresowanie Gdynią i samorzutnie skierowywać na port nasz linje regularne względnie stałe. W roku 1930 poszczególne linje z Gdyni są już dublowane przez konkurencyjne towarz. okrętowe, a w roku 1931 i 1932 byliśmy świadkami ostrej nieraz konkurencji towarzystw żeglugowych na poszczególnych linjach.

Powyższy objaw rezerwy kół żeglugowych wobec portu gdyńskiego w pierwszych latach jego rozwoju jest zupełnie zrozumiały ze względu na niechęć armatorów do wysyłania statków do portów nowych, o nieznanych bliżej warunkach nawigacyjnych, opłatach portowych, możliwościach przeładunkowych, aparacie maklerskim i spedycyjnym. Również mały obrót towarowy portu w pierwszych latach jego rozbudowy, nie dający dostatecznych możliwości uzyskania alimentu frachtowego, wpływał hamująco na rozwój połączeń okrętowych z Gdyni. To też pierwsze linje regularne, przeważnie pod polską banderą, które rozpoczęły swą działalność w Gdyni, były raczej linjami pionierskiemi, liczącemi na rozwój obrotów towarowych portu dopiero w przyszłości.

Pierwsze połączenia regularne uzyskał port gdyński z krajami zachodnio europejskiemi, skandynawskiemi i Ameryką Północną.

W związku z rozwojem importu bawełny przez Gdynię, oraz owoców południowych, powstają linje dalekobieżne do portów Zatoki Meksykańskiej oraz do portów Hiszpanji, Morza Śródziemnego i Lewantu.

Wprowadzenie ceł preferencyjnych w r. 1932 i wynikłe na skutek tego ożywienie w imporcie przez Gdynię powoduje powstanie szeregu nowych połączeń regularnych, a zwłaszcza z portami śródziemnomorskiemi, Hamburgiem i Rotterdamem, konkurujących nieraz ze sobą na tych samych szlakach morskich. W roku 1932 powstaje również nowa linja do portów Zatoki Meksykańskiej oraz otwartą zostaje linja do Afryki Południowej i Australji. Rok 1933 przynosi dalszy rozwój połączeń okrętowych z portami południowo-europejskiemi, z północno - afrykańskiemi, jak również z portami Ameryki Południowej oraz inaugurację połączeń okrętowych z Wyspami Kanaryjskiemi i portami Dalekiego Wschodu.

Na skutek coraz bardziej zróżniczkowanego kierunkowo importu oraz eksportu przez Gdynię, linje regularne obsługujące nasz port starają się rozwinąć połączenia pośrednie, za konosamentami bezpośredniemi, zapewniając sobie współpracę towarzystw okrętowych w większych portach europejskich i pozaeuropejskich, mających wszechstronne połączenia światowe.

W chwili obecnej Gdynia posiada 43 regularne względnie stałe połączenia okrętowe, łączące ją z 124 portami zagranicznemi we wszystkich pięciu częściach świata.

Powoduje to fakt istnienia w Gdyni centrali względnie oddziałów 5 przedsiębiorstw armatorskich, uprawiających żeglugę regularną.

Na ogólną ilość 11 firm maklerskich w Gdyni 7 posiada agentury zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych i zajmuje się w związku z tem klarowaniem statków, kursujących na linjach regularnych.

W żegludze regularnej z Gdyni zainteresowane są 3 polskie przedsiębiorstwa okrętowe, a mianowicie: „Żegluga Polska" S. A., Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, S. A. i Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, S. A. oraz 35 przedsiębiorstw zagranicznych, z czego 9 niemieckich, 7 szwedzkich, 5 norweskich, 5 angielskich, 2 duńskie, 2 amerykańskie, 2 holenderskie, 2 fińskie i 1 czechosłowackie.

Dezyderaty, wysuwane w dobie obecnej przez sfery eksportowe w stosunku do żeglugi morskiej z portów polskich, dotyczą z jednej strony uruchomienia nowych połączeń regularnych z drugiej zaś dostosowania stawek frachtowych na poszczególnych linjach do wymogów eksportu.

Co do nowych połączeń okrętowych, to wobec istnienia już w dobie obecnej regularnych połączeń okrętowych z Gdyni na naj-

ważniejszych dla naszego handlu zamorskiego szlakach komunikacyjnych, dezyderaty sfer eksportowych odnoszą się prawie wyłącznie do połączeń o znaczeniu drugorzędnem, które dotychczas nie mogły być utworzone na skutek braku dostatecznego ruchu towarowego.

Chodzi tu w pierwszym rzędzie o połączenia z mniejszemi portami bałtyckiemi i skandynawskiemi, jak również o połączenia dalekobieżne do mniejszych portów Morza Śródziemnego i Lewantu, do Ameryki Centralnej, wybrzeża zachodniego Ameryki Południowej, Indyj Angielskich, oraz portów Zachodniej Afryki.

Sfery eksportowe wypowiadają się również często za koniecznością istnienia dwóch lub więcej linij regularnych w danym kierunku, celem usprawnienia przewozów, a przedewszystkiem celem umożliwienia konkurencji, która powoduje korzystny dla eksportu spadek stawek frachtowych.

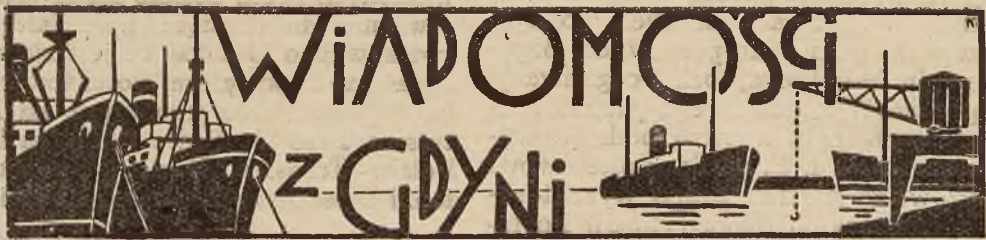
Postulaty tę łączą się ściśle z bardzo często wysuwanemi obecnie przez sfery eksportowe żądaniami, obniżenia stawek frachtowych dla pewnych przewozów na poszczególnych linjach. Występuje tu wówczas kolizja interesów przemysłu transportu morskiego, dążącego do utrzymania i tak już obecnie niskich stawek frachtowych z interesami eksportu, dążącego do uzyskania jaknajniższych frachtów.

O ile dla większych partyj ładunków stosunkowo łatwo jest otrzymać ulgi transportowe od przedsiębiorstw żeglugowych w formie bądź to zniżonej stawki frachtowej bądź też zwiększonego rabatu, o tyle przy partjach drobniejszych linje żeglugowe nie udzielają wogóle lub bardzo rzadko jakichkolwiek obniżek.

Ze strony sfer eksportowych wysuwany jest przytem bardzo często argument, iż konkurencyjny przemysł państw zachodnich korzysta w takich portach jak Antwerpja, Hamburg, Rotterdam, Londyn, Liverpool itd. ze znacznie niższych stawek frachtowych na tych samych szlakach komunikacyjnych i dla tych samych towarów. W komunikacji dalekobieżnej stawki frachtowe linij regularnych, szczególnie konferencyjnych, wykazują rzeczywiście dość znaczne czasem różnice w wywozie z portów zachodnio-europejskich i bałtyckich, co spowodowane jest odległością geograficzną, kosztami przejazdu przez kanał kiloński oraz brakiem frachtów powrotnych.

Ponieważ jednak takie porty, jak Kopenhaga, Oslo i Göteborg (komunikacja przez Skager Rak), posiadają w licznych wypadkach (np. w komunikacji z Dalekim Wschodem) te same konferencyjne stawki frachtowe co porty zachodnio - europejskie, zadaniem naszej polityki morskiej powinno być dążenie do zniesienia dla Gdyni „dodatku bałtyckiego“ względnie zniżenia go do minimalnego poziomu.

J. Kunert.



ROKI SŁUŻBOWE IZBY.

Dnia 17-go i 18-go bm. odbyły się w Inowrocławiu i Starogardzie roki służbowe Izby Przem. Handl. w Gdyni.

Rokom służbowym w Inowrocławiu przewodniczył radca Izby p. inż. Namysłowski — w Starogardzie natomiast p. radca Pilar.

Na roki te w Inowrocławiu przybyli bardzo licznie przedstawiciele tak ze sfer kupieckich jak i przemysłowych.

Po programowem przemówieniu dyr. Izby p. Krupskiego wywiązała się nader ożywiona dyskusja, podczas której poszczególni mówcy scharakteryzowali położenie miejscowego przemysłu i handlu.

Na zebraniu w Inowrocławiu m. in. omówiono również sytuację miejscowego uzdrowiska.

W obu zebraniach wzięły udział miejscowe władze ze starostami na czele. — Tak roki w Toruniu jak w Inowrocławiu i Starogardzie wykazały wielki pożytek z tego rodzaju instytucji, dające możność sferom kupieckim i przemysłowym wyrażania swoich poglądów na bieżące sprawy gospodarcze.

Roki te stanowią pewnego rodzaju miejscowy parlament gospodarczy.

W dniu 20 b. m. miały miejsce roki służbowe w Grudziądzu pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Marchlewskiego. Z ramienia Dyrekcji Izby był obecny p. Dyr. Krupski.

ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU.

Dnia 18 bm. odbyło się roczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni pod przewodnictwem członka honorowego, pana dyrektora Rummla.

Prezes Zarządu p. konsul Korzón, Prezes naszej Izby zobrazował działalność R. I. P. w roku 1933, podkreślając, że właśnie rok ten stał pod znakiem wzmożonej działalności organizacji. Pan prezes Korzón podkreślił, że skoncentrowanie przy biurze R. I. P. biur prawie wszystkich zrzeszonych związków dało w efekcie daleko idącą racjonalizację pracy i usunęło zbędną dwutorowość działania.

Rada Interesantów Portu jest więc międzyzwiązkowem biurem organizacyj gospodarczych portu, w którem koncentrują się i opracowywują prawie wszystkie zagadnienia, będące przedmiotem zainteresowań poszczególnych związków.

Omawiając następnie wszystkie dziedziny pracy R. I. P., tak na terenie gdyńskim, jak i na terenie władz centralnych, podkreślił p. Korzón dużą pomoc, jaką akcja R. I. P. i związków znalazła u p. posła Tebinki, którego czynnej pomocy zawdzięczamy przeprowadzenie całego szeregu ważnych dla Gdyni zagadnień, jak zwiększenie budżetu eksploatacyjnego Urzędu Morskiego, uchwalenie ustawy o opłatach portowych w brzmieniu, proponowanem przez sfery gospodarcze portu itd.

Następnie poruszył prezes Korzón działalność Rady w sprawach celnych, kolejowych, przepisów policyjno-portowych, organizacji Urzędu Morskiego, oraz organizacji pracy w porcie. W końcu swego przemówienia pan prezes Korzón wyraził podziękowanie dyrektorowi R. I. P. p. dr. Bolesławowi Kasprowiczowi za gorliwą pracę, dyrektorowi Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, p. Michałewskiemu i generalnemu sekretarzowi Związku Armatorów Polskich, p. dr. Bierowskiemu za wydatną współpracę ich z biurem Rady Interesantów Portu.

Pan prezes Korzón zaznaczył również, że pozytywną współpracę między organizacjami, zrzeszonemi w Radzie, a Izbą Przemysłowo-Handlową zawdzięczać należy temu, iż przewodnictwo Komisji Morskiej znajduje się w rękach wytrawnego znawcy spraw morskich, jakim jest p. dyr. Rummel.

Następnie przyjęto w poczet członków Rady firmy: „Paged" i „Gdynika" oraz Powszechny Bank Związkowy Oddział w Gdyni.

Po przyjęciu do zatwierdzającej wiadomości sprawozdań Zarządu i Komisji Rewizyjnej, przystąpiono do wyboru Zarządu, który wybrany został w następującym składzie: prezes p. konsul N. Korzón, pierwszy wiceprezes — dyrektor Feliks Kollat, drugi wiceprezes — konsul Lucjan Byczkowski.

Członkowie Zarządu: Z ramienia Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych — pp. Byczkowski, Marszał, zastępca p. Tempel. Z ramienia Polskiego Związku Maklerów Okrętowych — pp. Cienciała, Jasiński, Svendsen zastępca. Z ramienia Związku Armatorów Polskich — pp. Kollat, Darski, zastępca p. Jacynicz. Z ramienia Związku Przemysłowców Portowych — pp. Hordyński, Jakubowicz, zastępca Wawrzyńczak. Z ramienia Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych — pp. Korzón, Laurecki, zastępca Raczewski. Z ramienia Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych — p. Zieliński. Z ramienia firmy Paged p. Tor. Z ramienia firmy Gdynika — p. Pistel. Z ramienia Powszechnego Banku Związkowego p. Hildt.

Do komisji rewizyjnej weszli pp. Frankowski i Rostkowski.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Ogólna ilość towarów, przewiezionych statkami czterech polskich towarzystw okrętowych wyniosła 67.368,5 ton, w tem wywieziono 46.269 ton, przywieziono zaś 14. 826 ton., między obcemi portami przewieziono 6.273,5 ton, w tem statkami Polskarob — węgla 6064,5 ton. Pozatem statki Polsko Transatlantyckiego T-wa Okrętowego wywiozły do Ameryki 97 standartów drzewa, zaś statki Polsko Brytyjskiego T-wa Okrętowego — 49 koni do Anglji. Ogólna ilość przewiezionych przez polskie statki towarów, w porównaniu do miesiąca uprzedniego, wykazuje zwiększenie o 1761 ton, co jest zjawiskiem nader dodatnim. Z powyższej ilości towarów przypada na Żeglugę Polską 18689 ton, na Polsko - Brytyjskie T-wo Okrętowe 7.715 ton i 49 koni, na Polsko - Transatlantyckie T-wo Okrętowe 1740 ton. i wreszcie na Polskarob 39. 224,5 ton.

Z przewiezionych przez Żeglugę Polską 18.689 ton towarów, co stanowi notabene zwiększenie w porównaniu do miesiąca lutego o 4.151 ton, przypada na wywóz 7.382 ton, na przywóz 11.098 ton i wreszcie na przewóz między obcemi portami 209 ton. Z poszczególnych linij tego towarzystwa najintensywniej jak zwykle dotąd, pracowała linja na Rotterdam, przewożąc ogółem ładunków 10. 877 ton, z czego w eksporcie 2.923 ton w imporcie 7.937 ton i w przewozie między obcemi portami 17 ton, najmniejszą ilość towarów przewieziono między Gdynią a Hamburgiem, mianowicie 1.078 ton, z czego na przywóz przypadło 488 ton, zaś na wywóz 590 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły ogółem, jak wyżej wspomniano 7.715 ton towarów i 49 koni, co stanowi wzrost o 1.013 ton w porównaniu do mies. lutego. Z ogólnej ilości przewozów na wywóz przypada 5442 to ny, w tem z Gdyni 3.264 tony i z Gdańska 2.178

ton. Najpoważniejszą pozycją wywozu, jak zawsze stanowią szynki i bekony, których wywieziono z Gdyni 2259 ton, z Gdańska zaś 120 ton, jest to w porównaniu z mies. lutym wzrost o 749 ton wywozu bekonów i szynek z Gdyni, z Gdańska wywóz ten zwiększył się zaledwie o 40 ton. Wywóz jaj — 274 tony, wykazał nieznaczne — o 34 tony, zmniejszenie w porównaniu do lutego. Główną pozycją wywozu z Gdańska jest drzewo, którego wywieziono 1.255 ton, (więcej niż w lutym o 225 ton). Z innych pozycji wywozu wymienić należy — z Gdyni 179 ton konserw i 148 ton blachy cynkowej, z Gdańska zaś — 300 ton parafiny, 111 ton nasion koniczyny i 108 ton mączki kartoflanej. 49 koni wywieziono z Gdyni.

Przywóz wyniósł 2.273 ton drobnicy, w tem z Londynu do Gdyni 538 ton i do Gdańska 220 ton oraz z Hull do Gdyni 595 ton i do Gdańska 920 ton. Przywóz tak z Londynu jak i z Hull do Gdańska i Gdyni utrzymał się na poziomie miesiąca poprzedniego.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły 1 podróż z Gdyni do Ameryki i jedną w kierunku odwrotnym. Do Ameryki przewieziono 285 ton towarów, i 97 standartów drzewa, 212 pasażerów i 485 worków poczty.

Z Ameryki przywieziono 1.455 ton towarów, 207 pasażerów i 348 worków poczty.

4 statki Polskarob odbyły w marcu, tak jak i w lutym 14 podróży, wywożąc węgla z Gdyni 33.160 ton i przewożąc węgla między portami obcemi 6.064,5 ton. Ogólna ilość przewozów wykazała w marcu zwiększenie o 214 ton. Z ogólnej ilości wywiezionego z Gdyni węgla przypada na Szwecję 24.601 ton (o 2.453 tony więcej niż w mies. lutym) i na Belgję 8.559 ton (o 5.464 ton więcej niż w lutym) węgiel do Danji w ilości 6.064,5 ton, stanowi przewóz między portami obcemi.

Statki Polskarob zawinęły w marcu do portów następujących: Malmö, Helsingborg, Norrköping, Ahus, Istad, Göteborg 2 razy Istad 2 razy Selzaete, Gandawy, Antwerpji i Kopenhagi 2 razy.

GOSPODARCZA SYTUACJA GDYNI W MARCU.

W ogólnej sytuacji gospodarczej Gdyni nastąpiło w ciągu marca pewne polepszenie, zwłaszcza w związku ze zwiększeniem ruchu budowlanego oraz bardziej intensywną pracą w porcie. Polepszenie to przedewszystkiem odbiło się na zmniejszeniu ilości bezrobotnych o 1.388 osób, z tego na okręg gdyński przypada zmniejszenie o 288 osób, i na okręg wejherowski o 1.100 osób. Z końcem miesiąca marca ogólna ilość bezrobotnych wyniosła 5.250 osób, z tego w Gdyni 3.073 i w okręgu wejherowskim 2,177 osób.

Na rynku pieniężnym większych zmian nie zanotowano; ilość protestów zmniejszyła się o 123 weksle, sumarycznie wzrosła o 926 zł 48 gr. Ogólna ilość protestów wyniosła weksli 320 sztuk na sumę zł. 121.420.11. Walut skupiono na ogólną sumę 5.995.000 zł. Ogólna suma wkładów we wszystkich instytucjach bankowych okręgu utrzymała się na poziomie poprzedniego miesiąca. W Komunalnej Kasie Oszczędności w Gdyni zanotowano pewien wzrost wkładów.

W ogólnej sytuacji rolnictwa większe zmiany nie zaszły. W eksporcie ziemniaków nastąpiło pewne ożywienie. Zagranica w r. bieżącym żąda przeważnie ziemniaków uznanych, wskutek czego w podaży dał się zauważyć niedobór odmian ziemniaków kwalifikowanych. Ceny, płacone rolnikom za ziemniaki uznane wahały się od zł 5.50 do 6.50 za 100 kg loco stacja załadowania.

Na ziemniaki jadalne natomiast popyt ze strony eksporterów był nieznaczny. Ceny, uzyskiwane za ziemniaki jadalne, wahały się od zł 3.- za 100 kg franko wagon. Ceny za zboże i nabiał utrzymane.

W ważniejszych gałęziach przemysłu gdyńskiego sytuacja przedstawiała się następująco: Łuszczarnia Ryżu była nieczynna z powodu braku surowca, który nadszedł dopiero w ostatnich dniach marca. Zakłady tłuszczowe „Union" pracowały na 3 zmiany, przerabiając 5.215 ton surowca zagranicznego. Produkcja oleju wynosiła 2.351 ton; makuchów 2.333 ton. Eksportowano tylko makuchy w ilości 980 ton.

Obroty w handlu były dość ożywione z uwagi na okres świąteczny, chociaż w artykułach bławatnych i konfekcyjnych wyprzedaż była słaba przy cenach utrzymanych z okresu zimowego. Sprzedaż odbywała się prawie wyłącznie za gotówkę.

Sytuacja na rynku spożywczo - kolonjalnym nie wykazała większych zmian. Herbata nieznacznie zwyżkowała zgodnie z tendencją na rynkach światowych. Zwyżka nastąpiła wskutek ograniczenia przez plantatorów holenderskich powierzchni uprawy plantacji. Obroty kawą były znaczniejsze aniżeli w lutym, przytem zawarto większe transakcje terminowe, a to z powodu znacznej zwyżki cen kawy brazylijskiej. Zwyżka cen kawy dotyczyła niższych gatunków i dochodziła do 20%. Z korzeni pieprz wykazał tendencję zniżkową.

Na rynku owoców świeżych panowało duże ożywienie. Tendencja mocna. Dało się odczuwać brak przed świętami cytryn, których transporty nie zdążyły nadejść do Gdyni. Z owoców suszonych tendencję zniżkową wykazały śliwki amerykańskie. Brakło na rynku rozpowszechnionych u nas rodzynek kalifornijskich, które zostały wyparte przez rodzynki greckie, importowane do Polski w drodze kompensacji.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC MARZEC 1934 R.

Stawki frachtowe pod wpływem nadmiernej podaży tonażu utrzymywały się w marcu na niezmienionym niskim poziomie.

Anglja: Poza statkami linjowemi odprawiono szereg statków trampowych. Należy wymienić:

1 niemiecki statek 340 std. DBB z Gdańska do West-Hartlepool, stawka sh. 31/— za std.

1 statek 500 std. do Bostonu, stawka nieznana.

1 statek 650 std. Gdańsk/Southampton, stawka sh. 32/—, załadunek w kwietniu.

Ponadto zafrachtowano 3 dalsze statki, które załadowały łącznie 1500 std.

Z Gdyni do Londynu zafrachtowano 2 statki, z których jeden o ładowności 650 std.. drugi 725 std., załadunek w kwietniu. Pozatem wyekspedjowano 650 std. z Gdyni do Hull, oraz zafrachtowano jeden statek dla ładunku 525 std., załadunek w kwietniu, z Gdyni do Sharpness.

Stawki frachtowe, notowane w okresie sprawozdawczym, przedstawiały się następująco:

Gdynia—Gdańsk/Londyn — sh. 27/— za std. DBB na warunkach Baltwood net. Za std. obrzynanego drewna twardego w tej samej relacji płacono sh. 45/—, nieobrzynanego sh. 50/—.

Za tarcicę z Gdyni/Gdańsk do Hull płacono sh. 31/— za std. na warunkach Baltwood gross, za obrzynane drewno twarde sh. 46/—, nieobrzynane sh. 52/— za std.

Holandja: Oprócz partyj, wysłanych statkami linjowemi, należy wspomnieć o zafrachtowaniu jednej partji 750 std. DBB do Amsterdamu i Rotterdamu.

Belgja: Pojawiające się na rynku partje drewna i zboża były ładowane na statki linjowe po dotychczasowych stawkach, t. j. ca. sh. 4/— w złocie za tonę zboża ciężkiego luzem, oraz Hfl. 12,75 do Hfl. 13,— za std. DBB.

Francja: Również w eksporcie do Francji nie zaszły żadne zmiany. Drobne partje drewna zostały wysłane statkami linjowemi.

Danja: W ubiegłym okresie sprawozdawczym dał się odczuć brak ładunków zboża, wysyłanych w drobnych partjach statkami motorowo-żaglowemi, co wpłynęło na obniżenie się stawek o ca. RM 0,25 na to. Stawki wynosiły więc:

RM 4,25 za partje, przeznaczone do jednego lub dwóch portów, położonych nie bardziej na północ od Aarhus,

RM 4,75 za partje, przeznaczone do jednego portu, położonego nie bardziej na północ od Aalborg,

RM 5,25 do Frederikshavn lub Limfjord.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I-SZYM KWARTALE 1934 R.

Ruch budowlany w Gdyni w kwartale pierwszym br. przedstawia się następująco:

Zezwoleń na rozpoczęcie budowy wydano 61, z tego w styczniu 26, w lutym 10 i w marcu 23. W pierwszym kwartale roku 1933 zezwoleń wydano prawie o połowę mniej, a mianowicie 33.

Rozpoczęto budynków 55, z tego w styczniu rozpoczęto 26, w lutym 13, w marcu 16. Z pośród rozpoczętych budynków tylko 4 są prowizoryczne, reszta t. j. 51 — są to budynki stałe, z których 47 przeznacza się jako mieszkalne, 4 jako przemysłowe. Kubatura rozpoczętych budynków wynosić ma 72.846 m3, koszt budowy obliczony jest na 1.159 tysięcy złotych Nowe budynki mają zawierać 135 mieszkań o 464 izbach mieszkalnych i 236 izbach niemieszkalnych.

W pierwszym kwartale roku 1933 rozpoczęto budynków 39, o ogólnej kubaturze 30.499 m3.

Zakończono budynków 58, z tego w styczniu 5, w lutym 19, w marcu 34. Pod względem charakteru — budynków stałych ukończono 39, prowizorycznych 19. Pod względem przeznaczenia i materjału budowlanego zakończone budynki przedstawiają się, jak poniżej:

STAŁYCH OGÓŁEM — 39

w tem mieszkalnych — 35

z tego drewnianych 12
murowanych 23

przemysłowych — 4

z tego drewnianych 1
murowanych 3

PROWIZORYCZNYCH OGÓŁEM — 19

w tem mieszkalnych — 18

z tego: drewnianych 18
murowanych —

przemysłowych — 1

z tego: drewnianych 1
murowanych —

Kubatura zakończonych budynków wynosi 38.675 m3, koszt budowy około 700 tysięcy złotych.

W nowych budynkach znajduje się 104 mieszkań o 367 izbach mieszkalnych i 199 izbach niemieszkalnych.

W roku 1933 w kwartale pierwszym zakończono budynków 14 o kubaturze łącznej 5.996 m3.

Jak widać z danych powyższych ruchu budowlany w kwartale pierwszym r. b. jest znacznie intensywniejszy, niż w roku poprzednim. Zwrócić również uwagę należy na to, że coraz mniej wydaje się zezwoleń i rozpoczyna się budynków o charakterze prowizorycznym, co niewątpliwie przyczynia się do szybszego oczyszczenia miasta z niechlujnych i brzydkich baraków i budek mieszkalnych.

PRZYROST NATURALNY LUDNOŚCI W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu Gdynia wykazuje szybszy przyrost naturalny ludności, niż pozostałe części Polski.

W roku 1933 zawarto ogółem małżeństw 449, urodzeń żywych było 1439, zgonów — 504. Wobec czego przyrost naturalny wynosi 935 osób w ciągu roku.

Na 1000 mieszkańców w Gdyni zawarto małżeństw 11,2, gdy dla całej Polski liczba ta wynosi 8,3. Urodzeń żywych na 1000 mieszkańców w Gdyni przypada 36,0, gdy dla całej Polski 26,5. Zgonów w Gdyni wypada 12,6 na 1000 mieszkańców, gdy w Polsce liczba ta jest większa i wynosi 14,2. Zatem przyrost naturalny ludności w Gdyni na 1000 mieszkańców wynosi 23,4, gdy w całej Polsce 12,6.

Jak widać przyrost naturalny ludności w Gdyni jest olbrzymi. Tłumaczy się to tem, że do Gdyni przybywa element młody, co wpływa na większy stan małżeństw i rozrodczość.

III OKRES ROZBUDOWY PORTU.

W pierwszej połowie bm. zakończone zostały pertraktacje z Konsorcjum Francusko-Polskiem na rozbudowę III okresu robót w porcie gdyńskim, na łączną kwotę 12 miljonów złotych. Umowa obejmuje następujące prace: wykończenie nabrz. Czechosłowackiego i Rumuńskiego, przygotowanie placów i przystani dla przeładunku drzewa w basenie Nr. V, zamknięcie basenu Prezydenta i wykończenie mola południowego, budowę basenu żaglowego dla Yacht-Klubu i dalszą rozbudowę falochronu wschodniego.

W bież. roku Konsorcjum przystąpi niebawem do prac nad zamknięciem i wykończeniem basenu Prezydenta, w związku z czem rozebrany zostanie drewniany pomost pasażerski Żeglugi Polskiej, na miejscu którego stanie falochron. Nowa przystań dla żeglugi przybrzeżnej zostanie wybudowana na nabrz. Wilsonowskiem, gdzie staną wygodne poczekalnie, kasy i kawiarnia, dostosowane do stale wzrastającego ruchu pasażerskiego w żegludze przybrzeżnej.

MONTAŻ NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE

Na nabrz. Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie, w bieżącym tygodniu rozpoczną się również roboty przy montażu 4 dźwigów półportalowych o nośności 3 ton. Dźwigi te przeznaczone będą dla obsługi magazynu „Cukroportu“, oraz nowobudującego się magazynu drobnicowego Nr. 7. Oddanie dźwigów do eksploatacji nastąpi w końcu czerwca br.

NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA — GDAŃSK—HELSINGBORG—MALMÖ.

T-wo okrętowe Egon-Line (Limhamn), rozszerzyła obsługę swojej linji w ten sposób, że statek tego T-wa „Egon“ będzie kursował regularnie 1 raz na tydzień pomiędzy Gdynią — Gdańskiem—Helsingborg — Malmö. Przyjazd statku do Gdyni jest wyznaczony na każdą niedzielę, wy- i załadowanie na poniedziałek, poczem statek wychodzi do Gdańska, a stamtąd we wtorek wieczór do Helsingborg i Malmö.

POWIĘKSZENIE STACJI BUNKROWEJ PŁYNNEGO PALIWA W GDYNI.

Dnia 16. bm. odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie komisji z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Polskiego Eksportu Naftowego, Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin“ oraz Urzędu Morskiego, pod przewodnictwem p. Radcy Ocioszyńskiego, celem zbadania możliwości rozszerzenia stacji bunkrowej płynnego paliwa w porcie gdyńskim. Komisja wypowiedziała się za powiększeniem tej stacji i dostosowaniem jej do potrzeb bieżących uwzględniając coraz liczniejsze zawijania statków motorowych do portu gdyńskiego.

WYSOKI KOMISARZ LIGI NARODÓW W GDYNI.

Dnia 18 bm. o godz. 11-tej przyjechał do Gdyni Wysoki Komisarz Ligi Narodów z Gdańska p. Sean Lester z małżonką.

Wysoki Komisarz przybył najpierw do Urzędu Morskiego, gdzie dyrektor Urzędu p. inż. St. Łęgowski poinformował gości o historji rozwoju portu, a następnie zwiedzono Łuszczarnię Ryżu, Olejarnię, urządzenia przeładunkowe oraz objechano wszystkie baseny portowe na motorówce „Pilot II“.

Wszelkich informacyj podczas zwiedzania udzielał również dyrektor inż. St. Łęgowski.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU.

Według informacyj prowizorycznych obrót towarów w porcie gdańskim również i w marcu, po poważnym spadku w lutym w porównaniu do stycznia, nie wykazał większego ożywienia; całkowity obrót wyniósł mianowicie 452.945,9 ton, z czego na import

przypadło 34.557 ton, zaś na eksport 418.388,9 ton; w eksporcie narazie znane są dwie najważniejsze pozycje, mianowicie dotyczące węgla, którego wywieziono 255.818 ton i drzewa 82.025 ton.

W porównaniu do obrotów Gdyni na marzec obroty Gdańska są mniejsze o 127.472 tony, przyczem przywóz z Gdyni 69.532 ton jest dwa razy większy niż w Gdańsku, zaś wywóz z Gdyni jest większy o 91.497 ton.

Tem niemniej wskazać należy, że podział wywozu z Gdańska według kategoryj towarów kształtuje się pomyślniej niż w Gdyni, gdy mianowicie w tej ostatniej z ogólnej ilości wywozu odejmiemy węgiel (447.561 ton) to otrzymamy na wszystkie kategorje pozostałych towarów zaledwie 63.322 ton, gdy tymczasem w Gdańsku na pozostałe towary przypada 163.570 ton, w czem mieści się lukratywny wywóz samego drzewa w ilości 82.025 ton, na pozostałe zaś towary przypada jeszcze 81.545 ton, czyli o zgórą 18 tys. ton więcej niż w Gdyni.

Ponieważ dokładne dane statystyczne, dotyczące obrotu towarów w porcie gdańskim z reguły publikowane są dopiero w końcu miesiąca, będziemy mogli przeprowadzić bardziej szczegółową analizę obrotów gdańskich dopiero w następnym numerze.



RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE.

W ciągu marca zawinęło do portu w Rotterdamie 1097 statków o łącznej pojemności 1.654. 749 n. t.r.., w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 978 o łącznej pojemności 1.554.822.

Jest to więc w zestawieniu z zakresu ubiegłego polepszenia o blisko 10%. Jeśli chodzi o ruch statków w pierwszym kwartale to również rezultaty są pomyślne gdy mianowicie w roku bieżącym w tym okresie zawinęło statków 3092, to w roku zeszłym liczba ich wynosiła zaledwie 2787, pod względem łącznej pojemności różnice są następujące: w I kwartale roku bieżącego łączna pojemność statków wyniosła 4.809.735 n. t. r. gdy w roku zeszłym ta sama liczba wynosiła 4.451.461 n. t. r.

OTWARCIE NAWIGACJI DO LENINGRADU.

W ciągu ostatniego tygodnia do portu w Leningradzie przy pomocy lodołamaczów po raz pierwszy w obecnym sezonie nawigacyjnym dotarł szereg statków po zabranie względnie dla dostarczenia ładunków. Pozatem już w 13. bm. dwa statki o własnej sile dotarły do tego portu. Tak wczesne otwarcie nawigacji uważane jest za zjawisko nienotowane od całego szeregu lat.

ROZBUDOWA PORTÓW SOWIECKICH.

Według niedawno opublikowanych przez Centralny Instytut transportu wodnego danych porty sowieckie w czasach ostatnich uległy znacznej rozbudowie. Na pierwszem miejscu pod tym względem stoi port w Leningradzie, gdzie rozbudowa miała przedewszystkiem na widoku rozszerzenie i udoskonalenie zdolności przeładunkowej portu w zakresie eksportu drewna. Dla obsługi tego eksportu przeznaczono 8 specjalnych nabrzeży, dających możność przeładowania w ciągu roku 135.000 standartów drzewa. Port pozatem posiada dwie linje kranów dla przeładunku drzewa z lorek rzecznych na składy oraz motorowe krany ruchome dla załadunku drzewa ze składów na statki.

Z innych portów na uwagę zasługuje port na Morzu Czarnem w Tuapse, który przystosowany został do eksportu płynnych materjałów paliwa w szczególności zaś wybudowano specjalne tanki na osobnem molu dla benzyny. Port północny - Murmańsk również znacznie rozbudowano.

FRACHTY NA DALEKI WSCHÓD ZNIŻKUJĄ.

Lloyd Anversois poświęca ciekawe uwagi olbrzymiej zniżce frachtów w kierunku Dalekiego Wschodu, wprowadzonej dobrowolnie przez Konferencję Dalekiego Wschodu celem zwalczania armatorów - outsiderów. Frachty bowiem zostały zniżone z Antwerpji na żelazo handlowe i półfabrykaty z 17/6 papierowych za tonę na 13/- papierowych za tonę, mniej 4,5% prowizji. Prócz tego poważne zniżki zapewnione są dla „wiernych" ekspedytorów.

Ponieważ obecnie fracht z Antwerpji do 3 — 4 portów Dalekiego Wschodu dla dużego statku wynosi 16 - 17/ - za tonę, więc outsiderzy na antwerpijskim rynku zostają pobici, gdyż 80% ładunków z tego portu, składających się z że-

laznych wyrobów, mogą odchodzić linjowcami po 13/ - za tonę.

Przewidywane jest, że po odpadnięciu outsiderów, frachty znów pójdą w górę, pismo zapytuje jednakże, gdzie jest gwarancja że outsiderzy wtedy znów nie staną do konkurencji. Ta nienormalna konkurencja kryzysowa ułatwia bądź co bądź eksport w kierunku Dalekiego Wschodu, z czem i w Gdyni liczyć się można wobec zaprowadzenia bezpośredniej linji z Gdyni do wszystkich głównych portów Dalekiego Wschodu.

WZROST RUCHU PASAŻERSKIEGO W LIZBONIE.

Mimo ogólnego zastoju przewozów pasażerów na Atlantyku, wyjątkowo korzystnie położona Lizbona, która jest niemal bezkonkurencyjna dla ruchu pasażerskiego w kieruku Południowej i Środkowej Ameryki oraz dla ruchu wycieczkowego na Azory i do Płn. Afryki, zwiększa stale swój ruch pasażerski. W r. 1933 przeszło przez port 191,644 pasażerów wobec 188.607 w roku poprzednim.

NOWA KOLEJ PORTOWA BIAŁOGRÓD—SPLIT.

Rząd jugosłowiański postanowił budowę nowej kolei żelaznej w kierunku południowej części jugosłowiańskiego wybrzeża. Kolej skróci dotychczasową odległość kolejową Białogród-Split o 190 kilometrów. Produkty rolnicze, które dotąd kierowały się wyłącznie Dunajem ku portom morza Czarnego mają znaleźć sobie drogę w kierunku Adrjatyku.

PODZIAŁ NA KATEGORJE FLOTY HANDLOWEJ SZWEDZKIEJ.

Szwedzkie ministerstwo gospodarki narodowej ogłosiło ostatnio dane dotyczące podziału na kategorje handlowe floty szwedzkiej. 46% stanowiących tej floty o ogólnej pojemności 746 tys. ton zatrudnionej jest w żegludze trampowej, 36% t.j. 582 tys. ton należą do linij regularnych i 18% - 301 tys. ton zatrudnione są przy przewozach specjalnych jak tankowce i t. p.

Pozatem tylko 4,3% statków zatrudnionych jest w kabotażu.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

FAKTURY KONSULARNE PRZY EKSPORCIE DO ARGENTYNY.

Na podstawie dekretu Nr. 31. 130 Ministerstwa Skarbu, wszystkie faktury kupieckie muszą być poświadczane przez konsulaty argentyńskie. Bez wiz konsulatów towar nie będzie dopuszczany do odprawy celnej i importer nie będzie mógł ubiegać się o przydział dewiz. Dekret ten wszedł w życie z dn. 2-go stycznia r. 1934. Wobec jednak zbyt krótkiego terminu jego wejścia w życie importerzy argentyńscy nie zdołali zawiadomić o tem swych dostawców, przeto Ministerstwo Skarbu dekretem z dnia 1 marca termin ten przedłużyło do dnia 31 maja br.

Co się tyczy świadectw pochodzenia, to konsulaty argentyńskie obowiązane są wydawać je bezpłatnie w takiej ilości. w jakiej zażąda osoba zainteresowana. (Art. 259 rozporządzenia reglamentacyjnego do argentyńskiej ustawy konsularnej Nr. 4.712).

Opłaty za wizowanie faktur przez konsulaty argentyńskie wynoszą od oryginału 4,— pesy w złocie (9.20 pesów papierowych) oraz za stwierdzenie ceny fakturowej = 1,— peso w złocie (2,30 pesów papierowych). O pobieraniu opłat za duplikaty faktur ustawa nic nie wspomina, należy przeto wnioskować, iż mają one być poświadczane bezpłatnie.

P. I. E.

UKŁAD KONTYNGENTOWY POLSKO-RUMUŃSKI Z DN. 4 KWIETNIA 1934 R.

W dniu 4 kwietnia r. b. został podpisany w Bukareszcie układ kontyngentowy polsko-rumuński, obejmujący okres od 1 II do 30 VI 1934. Układ ten zawiera listy kontyngentów udzielonych przez Polskę Rumunji, a mianowicie na nasiona słonecznikowe i dyni, proso, kukurydzę, surowe skóry futrzane baranie, surowe skóry futrzane karakułowe, półkarakułowe i inne, jelita etc. oraz kontyngentów udzielonych na artykuły importowane przez Rumunję z Polski, jak: przędza wełniana, bawełniana i sztucznego jedwabiu, rury cynk i blacha cynkowa, węgiel i koks, farby anilinowe, kalosze i wyroby gumowe, artykuły fajansowe etc.

Układ przewiduje podwyższenie kontyngentów z dniem 15 maja, o ile w okresie luty — kwiecień r. b. eksport rumuński do Polski będzie się rozwijał zadawalająco.

Pozwolenia przywozowe będą wydawane w trybie przyśpieszonym i będą miały ważność 3 miesiące.

Z uwagi na prawdopodobieństwo szybkiego wyczerpania kontyngentów rumuńskich w Polsce przewidziana została procedura wydawania obustronnych kontyngentów dodatkowych ponad ilości udzielane w układzie. W tym celu polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie powiadamiać rumuńskiego radcę handlowego w Warszawie o wszelkich żądaniach importerów polskich na import towarów z Rumunji, na które jest brak kontyngentów lub na które kontyngenty są wyczerpane i skoro przedstawiciel Rumunji przychylnie wypowie się za udzieleniem pozwolenia przywozowego, wówczas polskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu takie pozwolenia wyda natychmiast, o ile dostanie zapewnienie, że i Rumunja udzieli pozwolenia na przywóz od-

powiedniej ilości towarów z Polski, co uzgodni polski radca handlowy w Bukareszcie z rumuńskiem Ministerstwem Przemysłu i Handlu.

Ponadto dopuszczone będą transakcje kompensacyjne w szczególności do towarów skontyngentowanych, których bądź w układzie nie przewidziano, bądź które zostały już wyczerpane.

W ten sposób zawarty układ kontyngentowy dzięki swej elastyczności stwarza dla obu krajów szerokie możliwości wzajemnego eksportu. Liczyć się należy z tem, iż układ zapewni Polsce eksport do Rumunji conajmniej w ramach roku ubiegłego, zaś Rumunji - eksport dość poważnie wyższy od zeszłorocznego.

W czerwcu r. b. będą miały miejsce rokowania celem przedłużenia obecnego układu.

Wszelkich informacyj w sprawach handlu z Rumunją udziela Izba Handlowa Polsko - Rumuńska Warszawa, ul. Smolna 25 (m. 7.).

SPECJALNE WARUNKI DLA EKSPORTU MASŁA Z FINLANDJI DO NIEMIEC.

Podpisany ostatnio układ handlowy pomiędzy Finlandją a Niemcami ustala kontyngent dla eksportu fińskiego masła do Niemiec w wysokości 4000 ton rocznie. Jest to ilość mniejsza od poprzedniego kontyngentu o 20%. Jak słychać jednak wzamian za obniżenie kontyngentu Niemcy ustalić mieli dla masła fińskiego wyższą cenę zakupu, która podobno o 40% jest lepsza od ceny na masło fińskie na rynku londyńskim.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7. DO 17. IV. 1934 R.

CZECHOSŁOWACJA. Import kartofli z Niemiec został w myśl zarządzenia Min. Rolnictwa utrzymany w rozmiarach dotychczasowych.

Bank Narodowy zezwolił na dokonywanie prywatnych rozrachunków w obrocie towarowym z Jugosławją, Rumunją, Węgrami i Bułgarją, pod warunkami przez Bank ustalonemi.

FINLANDJA. Dekretem z dn. 22 marca 1934 r. obniżyła Rada Państwa przymus domieszki żyta krajowego i mąki żytniej od dnia 1. IV. 34 do wysokości 1% (dotychczas 10%).

Min. Rolnictwa ustaliło cenę importowanego żyta na II kwartał r. b. w wysok. 0,70 Fmk. za 1 kg., stąd stawki celne wynoszą: dla żyta niemielonego 1,25 Fmk. za 1 kg. mąki żytniej — 1,45 i 2,25 Fmk.

FRANCJA. Zgodnie z zarządzeniem władz francuskich podania o przydział kontyngentów na drzewo i wyroby drzewne na I półrocze r. 1934 wnosić należy do 25 kwietnia r. b.

Stosownie do dekretu, ogłoszonego dnia 3. IV. 1934 r., zastosowane zostały do dykt pochodzenia fińskiego stawki taryfy minimalnej.

HISZPANJA. Według nowych zarządzeń przydział dewiz na pokrycie należności wekslowych wymaga również, podobnie jak w innych wyp dkach, uprzedniego uzyskania pozwolenia dewizowego. Poszczególne wnioski załatwiane są w kolejności ich wpływu. W celu uniknięcia protestów wekslowych banki przyjmują jako depozyt równowartość w pesetach.

Na drugi kwartał 1934 r. zostały ustalone kontyngenty importowe w tej samej wysokości co na pierwszy kwartał na łój nieprzerobiony, tłuszcze roślinne, oleje zwierzęce, koprę, siemię lniane, oraz wprowadzono nowe kontyngenty na olej palmowy, kokosowy, siemię rycynusowe. Podstawę obliczenia stanowi przywóz z lat 1931-32.

HOLANDJA. W dniu 4 kwietnia rb. ukazały się ustawy, kontyngentujące import do Holandji następujących towarów: 1) Odkurzacze, motory i węże do odkurzaczy; okres skontyngentowania 1. 4. 1934 r. — 1. 4. 1935 r.; lata bazowe 1930, 1931, 1932; ustawowo przysługujące 70% przeciętnego importu lat bazowych. 2) Wszystkie inne części odkurzaczy. Jak wyżej z tą jedynie różnicą, że ustawowo przysługuje 50% przeciętnego importu lat bazowych. Powyższe kontyngenty stanowią przedłużenie ustawy poprzedniej (od 1. 10. 1933—1. 4. 1934 r), która ustalała wysokość ustawowo przysługujących kontyngentów na 90% przeciętnego importu lat bazowych. 3) Zapałki. Okres skontyngentowania 1. 3. 1934—1. 6. 1934 r.: ustawowo przysługuje 50% przeciętnego importu podczas 3 miesięcy w latach 1932—33. 4) Mąka żytnia. Przedłużono istniejącą ustawę kontyngentową na okres 1. 4. 34—1. 4. 1935 r., nie zmieniając warunków poprzedniej ustawy: lata bazowe 1931, 1932, ustawowo przysługuje 100% przeciętnego importu podczas lat bazowych.

W dniu 13 kwietnia 1934 r. ogłoszono dekret, który z mocą obowiązującą wstecz od 1 marca 1934 r. wprowadza na okres 3-miesięczny kontyngent przywozowy na ryż w wysokości 60% przeciętnego przywozu w analogicznym okresie 1932 r. Kontyngent na ryżową mąkę pastewną wynosi 100% przeciętnego importu w tym samym okresie w latach 1932 33

IRLANDJA. Z mocą obowiązującą od 3 kwietnia 1934 r. wprowadzone zostały nowe cła importowe na bydło i skóry bydlęce. Cło na bydło wszelkiego rodzaju wynosi 3 Ł. za 1 sztukę, zaś na skóry surowe i ich części 10 sh. od sztuki.

ŁOTWA. Rozporządzeniem z dnia 24 marca 1934 r. ustaliło min. finansów nowe instrukcje w zakresie dokonywania operacyj walutami zagranicznemi przez prywatne instytucje kredytowe. W myśl tych postanowień operacjami takiemi zajmować się mogą tylko banki specjalnie do tego przez Bank Łotewski upoważnione według szczegółowych wskazań, zawartych w tej instrukcji.

NORWEGJA. Od 19 marca 1934 r. wprowadzone zostały ograniczenia importu pierza i puchu, zarówno czyszczonego, jak i nieczyszczonego.

Ograniczenia przywozu obejmują wszelkie towary fajansowe z poz. B.4a i B.8a, zarówno białe i jednokolorowe, jak i inne, nawet złocone i srebrzone.

RUMUNJA. Zarządzeniem Dyrekcji Ceł z dnia 31 marca rb. zniżone zostały stawki celne na przędziwa jedwabne, nici z jedwabiu naturalnego i sztucznego, bawełnę surową, nici bawełniane i wigonjowe. Nowe stawki obowiązują od 1. 4. 1934 r.

Pozwolenia przywozowe na przędzę, która objęta jest postanowieniami układu kontyngentowego polsko-rumuńskiego, są rozdzielane przez rumuńskie Min. Przemysłu i Handlu.

SZWECJA. Uchwałą parlamentu podwyższono cło na ogórki świeże, poz. 112) importowane w okresie od kwietnia do września na 50 kor. (dotychczas 40 kor. podczas całego roku) i na świeże pomidory (poz. 115) na 50 kor. od 100 kg na okres maj—listopad (dotychczas 25 kor. w ciągu całego roku).

TUNIS. Postanowienia dekretu francuskiego z dn. 28 marca rb. zostały rozciągnięte na Tunis, co oznacza wprowadzenie ograniczeń przywozowych na nawozy sztuczne azotowe.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 5 kwietnia 1934 r. zmieniono cło specyficzne na ogniotrwałe naczynia gliniane niepolewane, wynoszące 25 sh. od 1 cwt., na cło wartościowe w wysokości 33⅓%.

WŁOCHY. W myśl rozporządzenia z dn. 3 kwietnia 1934 r. jaja ptactwa dzikiego importowane będą bez cła, o ile udowodni się, że służyć mają dla celów hodowli ptactwa.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma grecka interesuje się importem desek do fabrykacji skrzynek. P/8047/40/Ro.

Firma francuska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami różnych wyrobów ludowych, z drzewa, skóry, ceramiki, szkła, metalu itd. P/8052/54/Sz.

Firma holenderska poszukuje solidnych dostawców wyrobów koszykarskich. P/8215/49/Sz.

Firma palestyńska poszukuje dostawców wyrobów porcelanowych, fajansowych, jak również gwoździ, rur emaljowanych naczyń itp. artykułów użytku domowego i przy budowie domów. Interesuje się ona również meblami giętemi, materjałami, papierem opakunkowym i do pisania. P/8234/4E/Sz.

Firma holenderska, posiadająca kontyngent na przywóz mebli wiklinowych, poszukuje solidnych dostawców. P/8745/49/Sz.

Firma w Detroit pragnie objąć przedstawicielstwo fabryki wódek i win. P/8033/32/Sz.

Firma w Hondurasie pragnie zakupić wiklinę do wyrobu mebli. P/7486/49/Sz.

Firma grecka pragnie importować z Polski lampy elektryczne, baterje, lampki kieszonkowe, drut elektryczny. E/9120/50.

Firmy importujące, zainteresowane importem z Grecji świeżych owoców, owoców suszonych (rodzynki, koryntki, figi), win, skór baranich, oraz ekstraktów garbarskich, mogą nawiązać kontakt z tamtejszemi firmami przez Izbę Handlową Polsko-Grecką w Warszawie, gdzie zasięgnąć można wszelkich bliższych informacyj w sprawach powyższych. — Foksal 14/3, w godzinach między 4-tą a 8-ą po poł.

Firmy, które interesują się nawiązaniem kontaktu z firmą „Edward P. Paul i Co, Inc." w New-Yorku, winny uprzednio zasięgnąć informacyj w P. I. E.

Firma japońska Kaschigami Katoh & Co w Kote pragnęłaby wejść w kontakt z importerami polskimi z dziedziny olejarskiej — dostarcza agaw, kamforę i olejek kamforowy, oleje roślinne i rybne, wosk drzewny itp. Firma ta również jest dostawcą galanterji wyrobu japońskiego.

USTAWODASTWO

NOWA USTAWA O MORSKICH OPŁATACH PORTOWYCH.

W Dzienniku Ustaw Nr. 32 z dnia 15. IV. 34 r. poz. 286 ukazała się nowa ustawa (z dn. 15. III. 1934 r.) o morskich opłatach portowych, która przewiduje następujące opłaty: a) za wejście i wyjście statku, b) za postój statku (postojowe), c) za przystanie i nabrzeża (przystaniowe), d) za wyładowanie i przyjęcie pasażera (pasażerskie), e) za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe), f) za służbę pilotową (pilotowe), g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych jak: magazynów, urządzeń przeładunkowych i innych, podobnie jak poprzednio.

Taryfy opłat portowych, terminy i sposób pobierania tych opłat, jak również środki odwoławcze ustala Minister Przemysłu i Handlu w drodze rozporządzeń, które zarazem mogą przewidzieć przypadki lub warunki częściowego lub całkowitego zwalniania od niektórych opłat. Uprawnienia powyższe Minister Przemysłu i Handlu może w całości lub części przekazać Dyrektorowi Urzędu Morskiego.

Według powyższej ustawy opłaty portowe korzystają z przywilejów, służących podatkom państwowym. Taryfy opłat dla portów stanowiących własność gminną zatwierdza Urząd Morski.

Ustawa zwalnia od opłat stemplowych pisma, stwierdzające należność lub uiszczenie opłat, wymienionych wyżej od a) do f), a Minister Skarbu może zwalniać od opłat stemplowych pisma dotyczące korzystania z urządzeń portowych (magazyny, dźwigi i inne) administrowanych przez władze portowe.

Dotychczasowe taryfy opłat portowych obowiązywać będą do czasu ogłoszenia rozporządzenia przez Ministra Przem. i Handlu o nowych taryfach na podstawie powyższej ustawy.

ROZPORZĄDZENIA O PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 32 z dnia 15. kwietnia 1934 r. ukazało się:

1) rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca b. r. o biurze pośrednictwa pracy dla robotników portowych w Gdyni.

2) rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca 1934 r. w sprawie książeczek obrachunkowych dla robotników portowych.

3) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego i podziału robotników portowych na kategorje zawodowe.

4) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31 marca 1934 r. w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ustanowieniu i zakresie działania komisji kwalifikacyjnej dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim, tudzież o trybie zaliczenia w poczet robotników portowych.

OTWARCIE TARGÓW POZNAŃSKICH.

W nadchodzącą niedzielę dn. 29 kwietnia nastąpi otwarcie Targów Poznańskich, które w ciągu lat poprzednich bywały zawsze wielkiemi wydarzeniami w życiu gospodarczem Polski. Tegoroczne Targi zapowiadają się jeszcze okazalej niż poprzednie, a to ze względu nietylko na bardziej liczny udział zgłoszeń ze strony firm polskich, lecz również i z powodu wzięcia w nich udziału wystawców zagranicznych. Spodziewany jest m. in. znaczny przypływ zwiedzających z Niemiec. Kierownicze czynniki życia gospodarczego tak ze sfer rządowych, jak i społecznych przybędą do Poznania na uroczystość otwarcia, którego dokona Pan Minister Przemysłu i Handlu. Na dzień 28 bm. zwołany został do Poznania Zjazd Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, obrady którego w komisjach trwać będą 3 dni. Wszystko to niewątpliwie przyczyni się do podkreślenia wagi Targów.

Byłoby niezmiernie pożądanem, aby sfery kupieckie Okręgu Izby naszej możliwie najliczniej w Targach wzięły udział a w każdym razie, aby delegowały Swych przedstawicieli dla zaznajomienia się z eksponatami i ewentualnego zawarcia transakcyj handlowych, które na Targach mogą być uskutecznione w najbardziej sprzyjających warunkach. Zaznaczyć przy tem należy, iż w zrozumieniu wagi Targów Poznańskich dla życia gospodarczego i w celu zachęcenia szerszych kół społeczeństwa do przybycia na nie do Poznania, Ministerstwo Komunikacji udzieliło zniżki 50% na przejazd kolejami w dniach 28 i 29 kwietnia, 2 i 3 maja oraz 5 i 6 maja. Zniżki te przy odległościach ponad 200 kilometrów obowiązują również i na pociągi pośpieszne.

WYJĄTKOWO TANIE KOSZTY PODRÓŻY Z NIEMIEC NA TARGI POZNAŃSKIE.

Według informacyj prasy niemieckiej ustalony został wyjątkowo niski koszt przejazdu z Niemiec na Targi Poznańskie. Tak np. przejazd z Berlina do Poznania wynosić ma tam i z powrotem łącznie z wizą i wolnym wstępem na Targi III kl. 25 marek niemieckich, zaś II kl. — 35 marek niemieckich.

TARGI WIOSENNE W UTRECHCIE.

Udział firm polskich w Międzynarodowych Targach Holenderskich w Utrechcie wypadł zgodnie z doniesieniem Poselstwa R. P. w Hadze i Konsulatu R. P. w Amsterdamie w roku bież. zadawalająco. Urządzenie stoiska z inicjatywy Konsulatu R. P. w Amsterdamie na Targach Wiosennych przyczyniło się w znacznej mierze do wzrostu zainteresowań naszemi możliwościami wśród holenderskich sfer gospodarczych, co ułatwi niewątpliwie ekspansję naszą na rynek holenderski.

Targi w Utrechcie odbywają się, jak wiadomo, dwa razy do roku, targi wiosenne w marcu i jesienne we wrześniu, trwają one zarówno w marcu, jak i we wrześniu po 9 dni. W każdych targach bierze udział około 1.000 wystawców, z czego połowa firm holenderskich i połowa zagranicznych, jak: Polska, Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Finlandja, Francja, Grecja, Italja, Japonja, Hiszpanja, Niemcy, Norwegja, Portugalja, Szwecja, Szwajcarja, Węgry i Wielka Brytanja.

Wystawcami polskiej grupy były jedynie firmy polskie, reprezentowane w Holandji, których przedstawiciele zajmowali się eksponatami podczas trwania Targów. Liczba wystawców, wyrażająca się w cyfrze 25, była stosunkowo nieznaczna, zważywszy na pokaźną liczbę firm mających przedstawicieli i eksportujących już do Holandji.

Szczególnie pozytywne rezultaty zdołał uzyskać pokaz polski w dziale przemysłu artystycznego i zabawkarskiego, koszykarskiego, konfekcyjnego, konserwowego i chemicznego.

Udział firm polskich w targach utrechtskich rozpatrywać można z kilku punktów widzenia:

1) Wyraził on się w szerokiej propagandzie wyrobów polskich pośród publiczności holenderskiej i co zatem idzie we wzbudzeniu na nie popytu wśród tamtejszych nabywców.

2) Ekspozycja wykazała holenderskiej publiczności a w pierwszym rzędzie holenderskim importerom, że Polska wyrabia nietylko ogólnie znane tanie wyroby, jak konfekcję męską i obuwie gumowe, ale posiada szeroko rozwinięty przemysł hutniczy i chemiczny, eksportuje szereg artykułów, które w Holandji jeszcze nie są znane.

3) Pokaz polski na targach przyczynił się wreszcie do pozyskania prasy, która umieszczała wiele artykułów, poświęconych Polsce.

Obecny udział w targach firm polskich wypadł bardzo dodatnio, tak, że zachodzi konieczność dalszego w nich udziału, zwłaszcza, że udział następny przynosi zawsze niepomiernie większe korzyści od poprzedniego, oraz dlatego, że targi jesienne przedstawiają specjalne znaczenie dla niektórych działów przemysłu. Tak targi wiosenne, jak i jesienne przedstawiają dla firm eksportowych, z punktu widzenia rodzaju przedstawionych artykułów, równie dużą wartość.

Firmy, które pragną wziąć udział w targach muszą w nieprzekraczalnym terminie do dnia 15 maja rb. zgłosić się w Konsulacie R. P. w Amsterdamie, który udziela wszelkich szczegółowych wyjaśnień i informacyj.

PŁYWAJĄCE WYSTAWY JAPOŃSKIE.

Wedle doniesień z Salonik w czasach ostatnich statki japońskie, specjalnie urządzone jako pływające wystawy towarów pochodzenia japońskiego, odwiedzają stale porty wschodniej części Morza Śródziemnego i z powodzeniem szerzą propagandę dla produkcji japońskiej. O ile jednak poprzednio statki te ograniczały swe zadania wyłącznie do akcji propagandy handlowej, o tyle obecnie rozszerzają swą działalność w kierunku zawierania transakcyj na przywożone towary i dostarczania tych towarów bezzwłocznie odbiorcom nietylko w porcie postoju, lecz również i okolicy. Statki wystawowe, które poprzednio zawijały do portów włoskich, obecnie rozszerzają pole swej działalności na porty państw Bałtyckich i Małej Azji, są w pełni załadowane towarami japońskiemi, jak tekstylja, guziki z masy perłowej, żarówki, zabawki itp. Towary te oferowane są równocześnie hurtownikom i drobnym handlarzom po cenach, które nie powinny jednak według zdania specjalistów miejscowych, wywoływać przesadnych obaw przed konkurencją.

WYDAWNICTWA

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA SKARBU O ZMIANACH ZAGRANICZNYCH TARYF CELNYCH.

Ministerstwo Skarbu podaje do wiadomości, że celem udostępnienia zainteresowanym zapoznania się z wszelkiemi zmianami taryf celnych państw obcych, Administracja Dz. U. Min. Skarbu ul. Rymarska 3 — konto czekowe w P. K. O. Nr. 30305 — dostarcza za opłatą rocznego abonamentu w kwocie zł 30 odpowiednie publikacje w języku francuskim, angielskim lub niemieckim, wydawane przez Biuro Międzynarodowe Tłumaczeń taryf celnych. Kwota ta obejmuje koszty przesyłki. W wydawnictwie tem ukaże się również tłumaczenie nowej polskiej taryfy celnej.

KOMUNIKATY

MIĘDZYNARODOWY KURS W ZAKRESIE EKSPANSJI HANDLOWEJ.

Międzynarodowa Izba Handlowa podaje do wiadomości, że w okresie od 30 lipca do 10 sierpnia r. b. zorganizowany zostanie w Paryżu 16-ty kurs Międzynarodowy w zakresie Ekspansji Handlowej. Kurs ten będzie specjalnie uwzględniał wykłady handlowego języka francuskiego, a pozatem poświęcony zostanie przedstawieniu szeregu zagadnień, dotyczących problemów gospodarczych Francji. Poza wykładami program kursu przewiduje zwiedzenie fabryk, składów i t. p. w Paryżu i okolicy.

Zazwyczaj kursy tego rodzaju wzbudzają znaczne zainteresowanie w rozmaitych państwach, przyczem szereg instytucyj prywatnych wysyła na nie swych stypendystów.

Szczegółowych informacyj zasięgnąć można w Polskim Komitecie Narodowym Międzynarodowej Izby Handlowej, Warszawa ul. Czackiego 12 lub w Paryżu Section Française de la Société Internationale pour l'Enseignement Commerciale, 15-17. Rue Aubert Paris IX.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

Następujące nieistniejące firmy, zapisane w tutejszym rejestrze handlowym oddział A:

1) pod Nr. 2060 „Dom jedwabiu właśc. Helmut Jaszkowski,

2) pod Nr. 1022 Wilhelm Lentz,

3) pod Nr. 297 Isydor Barnahs,

4) pod Nr. 320 Adolf Barnahs,

5) pod Nr. 1215 Stürk i S-ka,

6) pod Nr. 1369 Hotel Boston Jan Gawron,

7) pod Nr. 1040 Hurtownia Drzewa Gustaw Pergande,

8) pod Nr. 1034 Eugen Altena,

zostaną wykreślone z urzędu.

Wzywa się właścicieli wzgl. prawnych następców, by w czasokresie 4 miesięcy od daty niniejszego ogłoszenia wnieśli ewentl. sprzeciw przeciwko wykreśleniu firmy.

Bydgoszcz, dnia 28 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym dział B. pod Nr. 6 pod l. bież. 1, wpisano: „Budolec", Sp. z ogr. odp., tartak parowy i Przedsiębiorstwo budowlane, Skarszewy. Celem spółki jest przeróbka drzewa, handel materjałem drzewnym okrągłym i twardym, dokonywanie tranzakcyj handlowych i wszelkiego rodzaju branży drzewnej oraz wykonywanie wszelkiego rodzaju budowy. Kapitał zakładowy wynosi 10 000 zł. a udział 500 zł.

łam 4. Aleksander Wróblewski, zam. w Skarszewach;

łam. 6. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Umowa spółki została zawarta 17 stycznia 1934 r. Spółkę zastępuje zamianowany kierownik i członek zarządu Spółki. Zarząd składa się z jednego członka. Członkiem zarządu i kierownikiem handlowym i fachowym zamianowany został Aleksander Wróblewski ze Skarszew.

Skarszewy, dnia 22 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

Do rejestru handlowego dział „B" Nr. 5, wpisano dnia 15. 3. 1934 r. przy firmie Browar Obywatelski spółka akcyjna w Tychach, że uchwałą zebrania Rady Nadzorczej spółki z dnia 27 stycznia 1934. Maksa Gautscha jako członka zarządu odwołano, a członkami zarządu ustanowiono Jana Pifkę, dyrektora i Henryka Sperlinga obu z Tych, z tem, że członkowie zarządu zastępują spółkę razem, lub jeden z nich łącznie z jednym prokurentem. Prokura Henryka Sperlinga wygasła. Huberta Heidenreicha z Tychów ustanowiono prokurentem z tem, że jest uprawniony podpisywać spółkę tylko łącznie z jednym członkiem zarządu, lub z jednym prokurentem.

Sąd Grodzki w Mikołowie.

W tutejszym rejestrze handlowym „B" Nr. 28 „Apollo" towarzystwo z ograniczoną poręką w Starogardzie wpisano:

Po myśli § 5 umowy z dnia 1 grudnia 1921 spółkę rozwiązano. Likwidatorem jest Sylwester Murawski, zegarmistrz z Starogardu.

Starogard, dnia 2 czerwca 1931.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 1 wpisano dnia 21 marca 1934 przy firmie Lloyd Bydgoski, Spółka Akcyjna w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie Lloyd Bydgoski Spółka Akcyjna, oraz że na mocy uchwały walnego zgromadzenia Akcjonarjuszy z dnia 9 lipca 1932 r. obniżono kapitał zakładowy o 800.000 zł, tak że wynosi obecnie 1.200.000 zł.

Składa się z 12 000 sztuk akcyj po 100.00 zł. wystawionych na okaziciela.

Bydgoszcz, dnia 30 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 194 dnia 7 marca 1934 wpisano firmę: Dom Ekspedycyjno-Transportowy (Extrans) właściciele Goldfarb Polak i Lipiński, oddział w Gdyni. Siedziba spółki jest w Warszawie, miejsce oddziału w Gdyni. Wspólnikami firmy są Maurycy Goldfarb, Nikodem Polak, obaj kupcy z Warszawy i Majloch vel Mieczysław Lipiński, kupiec z Sopot. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1919 r. Do reprezentowania spółki upoważnieni są wszyscy wspólnicy. Weksle i wszelkiego rodzaju akcepta winny być podpisywane przez wszystkich wspólników łącznie pod stemplem firmy; wszelkie zaś inne zobowiązania firmy winny być podpisywane przez dwóch wspólników łącznie pod stemplem firmy. Do podpisywania i odbioru korespondencji jak również wszelkich przesyłek pocztowych pieniężnych upoważniony jest każdy ze wspólników oddzielnie pod stemplem firmy.

Sąd Grodzki w Gdyni.

Do tutejszego rejestru handlowego, oddział B pod Nr. 159 wpisano dnia 3 czerwca 1931 firmę: Zakłady Przemysłowe „Adamas" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni. Przedmiotem spółki jest:

1) produkcja i sprzedaż materjałów utwardniających zameldowanych w Polskim Urzędzie Patentowym pod nazwą „Adamas",

2) eksploatacja zameldowanego w tym urzędzie patentu na wyrób nowej maszyny do ubijania betonu,

3) produkcja i sprzedaż materjałów dla budowy dróg. budownictwa pod — i nadziemnego.

Kapitał zakładowy wynosi 50.000 złotych. Kierownikami spółki ustanowiono: kupca Gustawa Kalinowskiego z Sopot, inżyniera Zygmunta Białeckiego z Gdyni i przemysłowca Wilhelma Bodtke z Sopot. W razie zamianowania jednego kierownika, zastępuje on spółkę samodzielnie. Na wypadek zamianowania więcej kierowników lub jednego, albo więcej prokurentów zastępują spółkę albo dwaj kierownicy łącznie, albo jeden kierownik łącznie z jednym prokurentem. Do podpisywania bieżącej korespondencji spółki, kwitowania z odbioru wszelkich przesyłek pocztowych nie wyłączając listów poleconych, wartościowych i pieniężnych oraz odbioru towarów wystarczy jeden podpis kierownika lub prokurenta.

Umowę spółkową zawarto 16 stycznia 1931.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano w dniu 20 stycznia 1934 firmę: Władysław Kotliński, Magazyn Bławatów, Toruń, a jako jej właściciela kupca Władysława Kotlińskiego z Torunia.

Sąd Grodzki Toruń.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B Nr. 54 przy firmie „Stocznia Gdyńska", Spółka Akcyjna w Gdyni, dnia 20 marca 1934 dopisano: Uchwała Walnego Zgromadzenia z 15 marca 1933 zmieniono brzmienie § 7 ust. 3 statutu (w odniesieniu do terminu zwołania zwyczajnego Walnego Zgromadzenia) oraz § 39 statutu (w odniesieniu do terminu sporządzenia bilansu, rachunku zysków i strat, sprawozdania z działalności spółki).

Jako niewpisane ogłasza się, iż obowiązkowe ogłoszenia spółki zamieszczane będą w „Dzienniku Gdyńskim".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 898 wpisano dnia 6 października 1933 r. przy firmie Bracia Schlieper w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Bracia Schlieper w Bydgoszczy. Prokura, udzielona Hansowi Tarrey wygasła, oraz że prokury łącznej udzielono Ernie Schlieper i książkowemu Albertowi Neumannowi z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 13 wpisano dnia 12 stycznia 1934 przy firmie Fabryka Sygnałów kolejowych C. Fiebrandt i S-ka, Sp. z o. o. w Bydgoszczy, że Feliksa Wernera zwolniono ze stanowiska kierownika Spółki, oraz że Jerzemu Hennigowi z Bydgoszczy udzielono prokury.

Bydgoszcz, dnia 16 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 268 wpisano dnia 23 listopada 1933 przy firmie „Tennis", Spółka z ogr. por. w Bydgoszczy, że dotychczasowy kierownik Dr. Maks Chaskiel ustąpił, w miejsce jego wybrano aplikanta adwokackiego Güntnera Hübschmanna z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B, pod Nr. 375, wpisano dnia 18 listopada 1933 r. spółkę z ogr. poręką pod firmą. Kolektura Loterji Państwowej W. Kapturkiewicz, Spółka z ogr. poręką, z siedzibą w Bydgoszczy. Umowę spółkową zawarto dnia 4 października 1933 r. Przedmiotem przedsiębiorstwa jest kupno i sprzedaż losów Loterji Państwowej na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Kapitał zakładowy wynosi 20.000 zł. Kierownikiem spółki jest Władysław Kapturkiewicz, sądownie zaprzysiężony biegły w dziedzinie księgowości.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A, pod Nr. 2165 wpisano dnia 26 czerwca 1933 r. firmę pod nazwą „Helios", Fabryka Obuwia Czemplik i Reiss w Byd-

goszczy. Jako spólników firmy wpisano: 1) Ignacego Czemplika, em. st. sekr. miejskiego z Bydgoszczy, ul. Gdańska 67, 2) Willi Reissa, kupca z Bydgoszczy, ul. Kordeckiego 14, 3) Katarzynę Reissową, żonę kupca z Bydgoszczy, ul. Kordeckiego 14. Jawna Spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 20 września 1932 r. Do zastępstwa Spółki jest upoważniony Willi Reiss, oraz żona jego Katarzyna Reiss, każde z nich samodzielnie.

Bydgoszcz, dnia 26 czerwca 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 97 wpisano dnia 23 września 1933 r. przy firmie „Deutsches Haus Hotelbetriebsgesellschaft, Towarzystwo z ograniczoną poręką" w Bydgoszczy, że w miejsce ustępującego członka zarządu, Waltera Otto, wybrano Brunona Grawundera z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 16 grudnia 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2177 wpisano dnia 23 listopada 1933 firmę Roma, Fabryka Cukierków i Czekolady, właśc. Teofil Ruciński w Bydgoszczy.

Jako właściciela zapisano kupca Teofila Rucińskiego z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2174 wpisano dnia 10 października 1933 r. firmę Wiktor Petrykowski, tartak i handel drzewa, fabryka obróbki drzewa w Bydgoszczy. Właścicielem firmy jest Wiktor Petrykowski, kupiec z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod pod Nr. 2182 wpisano dnia 2 lutego 1934 jawną spółkę handlową pod firmą „Adria", właśc. Józef Treuchel i Leokadja Dost, Bydgoszcz. Spólnikami firmy są: Józef Treuchel, kupiec z Bydgoszczy i Leokadja Dost z Bydgoszczy. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 stycznia 1934. Do zastępstwa spółki są upoważnieni oboje spólnicy łącznie.

Bydgoszcz, dnia 17 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod pod Nr. 2179 wpisano dnia 9 lutego 1934 firmę „Hadroga", Hurtownia i Wytwórnia drogeryjno-apteczna, właśc. Stanisław Cylkowski w Bydgoszczy. Jako właściciela firmy wpisano Stanisława Cylkowskiego, kupca z Bydgoszczy.

Stefanowi Nowakowi, aptekarzowi z Bydgoszczy udzielono prokury.

Bydgoszcz, dnia 28 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1117 wpisano dnia 10 października 1933 przy firmie Jan Jezierski w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Konstanty Rzanny, Skład cygar i papierosów w Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A wpisano dnia 16 stycznia 1934 przy firmach:

1) Cz. Biernacki i S-ka w Bydgoszczy, l. rej. 11072;
2) Wacław Czepczyński, L. rej. 1824 i
3) Import Herbaty i Cacao „Colomba", właśc. Czesława Leppert w Bydgoszczy, L. rej. 2041,

że firmy powyższe wykreślono z urzędu.

Bydgoszcz, dnia 12 marca 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1950 wpisano dnia 23 listopada 1933 przy firmie Warsztat mechaniczno-instalacyjny, właśc. Piotr Jędrzejewski, że firma wygasła.

Bydgoszcz, dnia 16 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1727, wpisano dnia 25 listopada 1933 przy firmie Składnica Włókiennicza Harry Lewin w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Składnica Włókiennicza Harry Lewin w Bydgoszczy. Dotychczasowy spólnik Harry Lewin, kupiec z Bydgoszczy jest wyłącznym właścicielem firmy. Spółka się rozwiązała.

Bydgoszcz, dnia 25 listopada 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr 1312 wpisano dnia 16 lutego 1934 przy firmie Metalowa Fabryka Masowej Produkcji „Prodmetal", inżynier Aleksander Krzywiec w Bydgoszczy, że prokura łączna inż. Maksymiljana Stangenhansa wygasła.

Bydgoszcz, dnia 17 marca 1934 r.

Sąd Grodzki.

Sąd Grodzki w Bydgoszczy zawiadamia, że zamierza na mocy art. 2 § 31 k. h. firmę „Chemiczno - Techniczna Fabryka „Helwecja", Sp. z ogr. odp. w Bydgoszczy — Bielawki, zap. w tut. rejestrze handlowym, w oddziale B, pod Nr. 221, wykreślić z urzędu i w tym celu zakreśla czasokres 3 miesięcy, celem wniesienia ewentualnego sprzeciwu.

Bydgoszcz, dnia 10 lutego 1934

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 2175 wpisano dnia 3 listopada 1933 r. firmę Władysław Sosnowski, Bydgoszcz. Właścicielem firmy jest Władysław Sosnowski, kupiec z Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 1324 wpisano dnia 23 listopada 1933 r. przy firmie Stefan Okoniewski w Bydgoszczy, że prokura Marjana Kujawy wygasła.

Prokurę samoistną posiada niezamężna Zofję Okoniewska.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B wpisano dnia 15 lutego 1934 pod Nr. 123 przy firmie Dom Handlowy „Textil", Spółka z ogr. odpowiedzialnością w Bydgoszczy, że Samuel Schönberg, kupiec z Warszawy, jest jedynym członkiem zarządu spółki.

Bydgoszcz, dnia 15 lutego 1934.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 57 wpisano dnia 16 stycznia 1934 r. przy firmie Fa-Chem.-Farmaceutyczna „Sanator" Mr. Tadeusz Paraskowicz, Spółka z ogr. poręką w Bydgoszczy, że firma brzmi obecnie: Fabryka Chemiczno - Farmaceutyczna „Paramo", Spółka z ogr. poręką w Bydgoszczy.

Bydgoszcz, dnia 13 lutego 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 58 wpisano dnia 23 listopada 1933 przy firmie Oswa, Fabryka Płyt klejonych, Sp. Akc. w Bydgoszczy, że firma wygasła.

Bydgoszcz, dnia 1 lutgo 1934.

Sąd Grodzki.

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.
Śląsk	1. 5.	5. 5.	9. 5.	—	12. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 30. 4.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	23. 4.	28. 4.	25. 4.
Irene	30. 4.	5. 5.	2. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 26. 4. — z Gdańska 28. 4.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 3. 5. — z Gdańska 5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 26. 4.
s/s Ingeborg — z Gdynia ca 10. 5

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.
s/s Erna — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 26. 4. — z Gdańska 25. 4.
s/s Akershus — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 30. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 7. 5. — z Gdańska 5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 2. 5. — z Gdańska 2. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 30. 4.
s/s Borgholm — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 9. 5.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 30. 4. — z Gdańska ca. 30. 4.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 28. 4.
s/s Irene — z Gdańska 5. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 28. 4. — z Gdańska 30. 4.
s/s Little Evy — z Gdyni 9. 5. — z Gdańska 9. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.
Borkum	28. 4.	1. 5.	5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	24. 4.	28. 4.	9. 5.
s/s Tczew	12. 5.	15. 5.	26. 5.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 24. 4. — z Gdańska 27. 4.
s/s Śląsk lub substytut — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 4. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Diana			26. 4.	28. 4.
Jupiter		24. 4.	30. 4.	2. 5.
Condor	26. 4.	28. 4.	3. 5.	5. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew		27. 4.	4. 5.
Śląsk lub substyt.	1. 5.	3. 5.	10. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 3. 5. — z Gdańska 5. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 2. 5.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 24. 4. — z Gdyni 26. 4.
s/s Warszawa — z Gdańska 8. 5. — z Gdyni 10. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 1. 5. — z Gdyni 3. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 25. 4. — z Gdyni 26. 4.
s/s Lech — z Gdańska 2. 5. — z Gdyni 3. 5.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hague — z Gdyni 28. 4.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 30. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 20. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorit — z Gdyni 27./28. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Randi — z Gdyni 30. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Lisboa — z Gdyni i Gdańska 12. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 23. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Norland — z Gdyni 1. 5. — z Gdańska 3. 5.
m/s Blaland — z Gdyni 17. 5. — z Gdańska 19. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 30. 4. s/s Scanmail — z Gdyni 6. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)
s/s San Francisco — z Gdyni 16. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Heracles — z Gdańska ca 28. 4. — z Gdyni ca 30. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Helenus — z Gdyni 12. 5.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia "	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanstates 5. 5.		s/s Scanmail 28. 4.
		s/s Cliffwood 3. 5.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 28. 4	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	1. 5.	5. 5.	9. 5.	—	12. 5.
s/s Śląsk	24. 4.	28. 4.	2. 5.	—	5. 5.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	25. 4.	28. 4.	1. 5.
Borkum	28. 4.	1. 5.	5. 5.
Russ	2. 5.	5. 5.	8. 5.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew			28. 4.
Tczew	9. 5.	12. 5.	15. 5.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 24. 4. — do Gdyni 27. 4.
s/s Little Evy — z Hamburga 5. 5. — do Gdyni 8. 5.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 28. 4. z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub substyt. 5. 5

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Jupiter	24. 4.	30. 4.	2. 5.
Condor	28. 4.	3. 5.	5. 5.
Oscar Friedrich	1. 5.	7. 5.	9. 5.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 25. 4. z Antwerpji — s/s Tczew 4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 26. 4. — w Gdyni 3. 5.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	26. 4.	30. 4.	2. 5.	5. 5.
Neptun	3. 5.	7. 5.	9. 5.	12. 5.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	3. 5.	6. 5.	8. 5.
s/s Warszawa	17. 5.	20. 5.	22. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	26. 4.	30. 4.	1. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) -- Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	26. 4.	29. 4.	2. 5.
s/s Lublin	3. 5.	6. 5.	9. 5.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

		Wychodzi			Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Toledo		17. 3.	24. 3.	—	26. 4.
s/s Thode Fagelund	7. 4.	13. 4	19. 4.	25. 4.	9. 5.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	30. 4.	1. 5.
par. Mercator	12. 4.	14. 4.	17. 4.	16. 5.	18. 5.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
m/s	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
par. Blaland								14. 5.
Smaland		22. 4.						25. 5.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Gdynia—Gdańsk
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4.	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa wyszedł z Casablanca 20. 4. — oczekiwany w Gdyni 12/15. 5.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s City of Bath — odjazd z Singapore 21. 3. — przyjazd do Gdyni 2. 5.